

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

(11) N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

2 766 782

(21) N° d'enregistrement national : 97 09813

(51) Int Cl⁶ : B 62 D 1/24, G 05 D 1/02

(12)

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

(22) Date de dépôt : 31.07.97.

(30) Priorité :

(43) Date de mise à la disposition du public de la
demande : 05.02.99 Bulletin 99/05.

(56) Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

(60) Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

(71) Demandeur(s) : RENAULT VEHICULES INDUS-
TRIELS SOCIETE ANONYME — FR.

(72) Inventeur(s) : DARLOT DANIEL, FUALDES
THIERRY, HO BAO LOC et LADREYT THIERRY.

(73) Titulaire(s) :

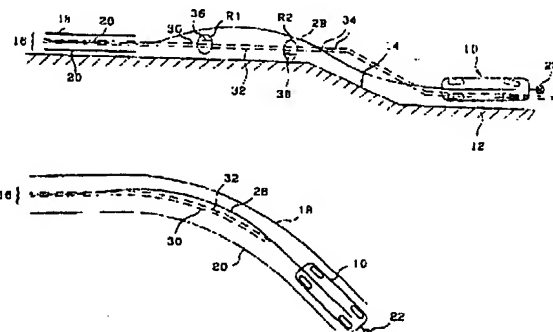
(74) Mandataire(s) : CABINET BALLOT SCHMIT.

(54) SYSTEME DE GUIDAGE POUR VEHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN.

(57) L'invention concerne un système de guidage pour un
véhicule de transport en commun en vue d'assister le con-
ducteur sur tout ou partie du parcours.

L'invention réside dans le fait que le guidage est réalisé
par un marquage codé optique (16) sur la chaussée qui est
détecté et analysé par un dispositif embarqué ainsi que par
un couloir défini par deux murets latéraux (18, 20) qui coo-
pèrent avec des galets portés par des bras solidaires de la
direction du véhicule.

L'invention est applicable aux véhicules de transport en
commun.



FR 2 766 782 - A1



1

SYSTEME DE GUIDAGE POUR VEHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN

- L'invention concerne les systèmes pour guider les véhicules terrestres, notamment les véhicules de transport en commun, sur tout ou partie d'une voie urbaine sur laquelle circulent d'autres véhicules. Elle concerne plus particulièrement un système pour assister le conducteur d'un véhicule de transport urbain à la manoeuvre de celui-ci sur tout ou partie de son parcours.
- Il existe de nombreux systèmes du guidage d'un véhicule terrestre qui peuvent être classés en deux catégories : les systèmes guidés matériels et les systèmes guidés immatériels.
- Les systèmes guidés matériels mettent en oeuvre des murets latéraux ou des rails disposés sur la chaussée, sur lesquels viennent prendre appui des galets de guidage montés sur les essieux directeurs du véhicule. De tels systèmes présentent l'inconvénient d'utiliser des voies de roulement permanentes qui nécessitent une infrastructure lourde et coûteuse, parfois difficile à intégrer dans l'ensemble du réseau de circulation. Par ailleurs, le guidage ne peut être permanent, notamment aux carrefours, de sorte que le chauffeur/machiniste doit reprendre souvent le contrôle du véhicule.
- Les systèmes guidés immatériels sont basés sur la détection à distance d'une référence de position caractéristique de l'environnement externe du véhicule par l'intermédiaire d'un capteur dédié à cette référence et embarqué sur le véhicule. Les références de position sont, soit du type passif dans le cas de marquage optique sur la chaussée ou de type actif dans le cas de filoguidage. Le guidage consiste alors à faire suivre au véhicule la trajectoire désirée, soit

en indiquant au chauffeur/machiniste les actions à effectuer, soit en agissant directement sur les organes du véhicule.

De tels systèmes guidés immatériels présentent
5 l'avantage par rapport aux précédents d'avoir un coût d'infrastructure plus faible et d'être plus facilement compatibles avec le réseau urbain de circulation car ils n'utilisent pas d'ouvrages apparents qui sont coûteux et entravent la circulation des autres
10 véhicules. Par ailleurs, dans le cas d'un filoguidage, le système est sensible aux perturbations électromagnétiques et la localisation du véhicule n'est pas précise car la portée latérale du capteur est d'environ 15cm.

15 Dans le cas d'un marquage optique associé à un capteur du type caméra vidéo, la localisation est plus précise qu'avec le filoguidage et n'est pas sensible aux perturbations électromagnétiques mais la détection du marquage peut être perturbée par des phénomènes
20 d'éblouissement et de masquage du marquage.

Le but de la présente invention est donc de réaliser un système de guidage pour véhicule de transport en commun qui associe la souplesse du guidage immatériel à la sécurité du guidage matériel.

25 A cet effet, le guidage est principalement réalisé par un marquage au sol codé qui est détecté par une caméra vidéo tandis que la sécurité du guidage est obtenue par la coopération de murets le long de la voie avec des galets solidaires du véhicule qui agissent sur la
30 direction en tant que de besoin.

L'invention concerne donc un système de guidage pour véhicule de transport en commun, caractérisé en ce qu'il comprend :

- un marquage optique codé qui est disposé sur la chaussée pour définir le trajet du véhicule et ses différentes caractéristiques,
 - 5 - un dispositif embarqué à bord du véhicule pour détecter le marquage optique codé et pour élaborer des signaux de commande du véhicule en direction de manière qu'il suive le trajet défini par le marquage optique codé et respecte les caractéristiques du trajet,
 - 10 - deux murets disposés de part et d'autre du marquage optique codé de manière à définir, sur des parties déterminées du trajet, un couloir de passage pour le véhicule dont la largeur correspond à l'écart latéral maximal du véhicule par rapport au marquage optique
 - 15 codé, et
 - des galets supportés par des bras solidaires du véhicule et coopérant, d'une part, avec les murets et, d'autre part, avec la direction du véhicule pour donner une indication de la position du véhicule dans
 - 20 le couloir.
- Dans un premier exemple de réalisation, les bras de support des galets sont solidaires de la direction et les galets ne viennent en contact avec les murets que dans le cas d'un écart latéral maximal du véhicule par rapport au trajet du marquage optique codé de manière à
- 25 modifier l'angle de braquage du véhicule. Dans ce premier exemple de réalisation, la conduite du véhicule est assurée par la combinaison du marquage et du dispositif embarqué, les murets et les galets
- 30 n'intervenant que pour la sécurité du véhicule.
- Dans un deuxième exemple de réalisation, les galets sont en contact permanent avec les murets par l'intermédiaire de bras de suspension solidaires de la direction pouvant être équipés de capteurs d'efforts.

Dans un troisième exemple de réalisation, les bras du support des galets sont solidaires de la direction du véhicule et les galets ne viennent en contact avec les murets que dans le cas d'un écart latéral maximal du véhicule par rapport au trajet de marquage pour assurer la sécurité du véhicule ; il est prévu des capteurs de position latérale du véhicule par rapport aux murets pour fournir des informations de distance par rapport aux murets, ces informations de distance servant à déterminer la position du véhicule entre les murets pour valider ou non les signaux de commande du véhicule fournis par le dispositif embarqué.

D'autres caractéristiques et avantages de la présente invention apparaîtront à la lecture de la description suivante d'exemples particuliers de réalisation, ladite description étant faite en relation avec les dessins joints dans lesquels :

- les figures 1a et 1b sont des schémas montrant un système de guidage d'un véhicule de transport en commun selon l'invention dans le cas d'entrée dans une station et dans le cas d'un passage en courbe;
- la figure 2 est un schéma montrant un véhicule de transport en commun équipé des dispositifs lui permettant de mettre en oeuvre l'invention ;
- la figure 3 est un schéma montrant les interactions entre le véhicule et les deux modes de guidage du véhicule ;
- la figure 4 est un diagramme montrant le fonctionnement du système de guidage dans le cas où les galets ne sont pas en contact permanent avec les murets ;
- la figure 5 est un diagramme montrant le fonctionnement du système de guidage dans le cas où

les galets sont en contact permanent avec les murets ;

- la figure 6 est une courbe de variation de l'effort sur le galet en fonction de l'écrasement de l'ensemble galet-bras de suspension ;
- la figure 7 est un diagramme montrant le fonctionnement du système de guidage dans le cas où les galets ne sont pas en contact permanent avec les murets mais en mettant en oeuvre des capteurs de position latérale du véhicule par rapport aux murets ;
- la figure 8 est un diagramme montrant la procédure d'alignement du véhicule à l'entrée du couloir de passage entre les murets, et
- la figure 9 est un diagramme montrant la procédure de franchissement d'un passage piéton.

Un système de guidage d'un véhicule de transport en commun 10 sur une chaussée bordée d'un quai ou trottoir 12 comprend sur la chaussée (figure 1) :

- un marquage optique codé 16 qui est disposé sur la chaussée pour définir le trajet du véhicule 10 et ses différentes caractéristiques, et
- deux murets 18 et 20 disposés de part et d'autre du marquage optique codé 16 de manière à définir, sur des parties déterminées du trajet, un couloir de passage du véhicule 10 dont la largeur correspond sensiblement à l'écart latéral maximal autorisé du véhicule par rapport au marquage optique codé 16.

Le marquage optique codé comprend, par exemple, deux lignes parallèles 30 et 32 de traits interrompus 34, chaque trait ayant, par exemple, une longueur de 75cm séparé du précédent et du suivant par une longueur de 25cm, soit un pas d'un mètre par trait. Le codage peut être réalisé en ajoutant un troisième trait adjacent du

côté gauche 36, ou côté droit 38 dans le sens de la circulation du véhicule à deux couples de traits des lignes 30 et 32. Le trait côté gauche 36 correspond à un code ou plot R1 signifiant le début de la phase d'accostage à une station 14 ainsi que le type d'accostage tandis que le trait côté droit 38 correspond à un code ou plot R2 du type d'accostage. Le codage des plots peut avoir d'autres significations telles que le passage à un carrefour ou le franchissement d'un passage piéton.

Il est clair que d'autres cryptages de marquage peuvent être mis en oeuvre pour réaliser l'invention et, notamment, n'utiliser qu'une seule ligne de traits ininterrompus ainsi qu'un pas variable qui peut éventuellement être codé.

De tels marquages ont été décrits dans la demande de brevet N° 96 10789 déposée par la demanderesse le 4 septembre 1996 sous le titre : "SYSTEME D'ASSISTANCE A LA CONDUITE D'UN VEHICULE, NOTAMMENT POUR L'ACCOSTAGE A UN QUAI".

Les murets 18 et 20 sont disposés de part et d'autre du marquage 16 pour définir un couloir de passage ou de roulement du véhicule 10 sur certaines parties du trajet, particulièrement pour celles qui sont rectilignes ou présentent des courbes de grand rayon de courbure.

Dans le cas de la figure 1, ces murets s'arrêtent dès le début de l'entrée en station de manière à permettre au véhicule d'effectuer le trajet d'accostage selon la ligne 28. Il en serait de même pour un passage piéton ou à un carrefour.

La largeur du couloir est légèrement supérieure à celle du véhicule pour tenir compte de l'écart latéral

admissible que peut avoir le véhicule par rapport à un marquage 16.

Sur le véhicule 10, le système de guidage comprend (figure 2) :

- 5 - un dispositif de détection 22 du marquage codé 16 à bord du véhicule qui fournit des informations de position du véhicule par rapport au marquage ;
- un dispositif de calcul 24 pour calculer, à partir des informations de position et de codage fournies
10 par le dispositif de détection 22, une trajectoire 28 dite de consigne et pour élaborer des signaux de commande d'organes de direction 26, 50 et d'information d'états 40 du système, et
- des galets 42 montés sur des bras 44 qui sont
15 solidaires du mécanisme de direction 46 par l'intermédiaire d'amortisseurs (non représentés) et munis de capteurs 48 indiquant le contact du galet avec le muret associé par un signal électrique qui est appliqué au dispositif de calcul 24.
- 20 Dans un deuxième mode de réalisation, les bras 44 peuvent aussi comporter un capteur 48, mais ce n'est pas indispensable au fonctionnement du système, indiquant le contact du galet avec le muret associé et le signal électrique correspondant est appliqué au
25 dispositif de calcul 24.
- Dans un troisième mode de réalisation, le véhicule comporte, outre les galets sans contact permanent avec les murets du premier exemple de réalisation, des capteurs 52 de la position latérale du véhicule par
30 rapport aux murets 18 et 20, par exemple à l'avant et à l'arrière. Ces capteurs fournissent des signaux électriques qui sont appliqués au dispositif de calcul 24 et qui sont représentatifs de la distance des capteurs 52 et donc du véhicule par rapport aux murets.

La demande de brevet français précitée décrit un exemple particulier de réalisation du dispositif de détection 22, du dispositif de calcul 24, des organes de direction 26 sur la colonne de direction 50 et des organes d'information d'états 40 dans le cas d'un système d'accostage à un quai. Un tel système d'accostage à un quai peut être utilisé pour mettre en oeuvre le système de guidage selon l'invention moyennant quelques adaptations qui sont du domaine de l'homme du métier.

Le diagramme de la figure 3 permet d'expliquer le fonctionnement du système de guidage selon l'invention dans les trois modes de réalisation.

Les informations qui sont nécessaires au guidage du véhicule proviennent du marquage au sol 16, du véhicule 10 par l'entrée 54 et des murets latéraux 18, 20 par les galets 42 et sont traités dans le dispositif de calcul 24 pour assurer le pilotage et la sécurité du véhicule.

Les informations fournies par le marquage 16 via le dispositif de détection et d'analyse 22 sont utilisées pour définir une trajectoire de consigne par l'intermédiaire d'un module d'asservissement 60. Le calcul de l'angle de consigne de braquage α_{consigne} est réalisé par un module 62.

Les informations fournies par les murets 18, 20 via les galets 42 et les bras 44 sont utilisées pour assurer la sécurité transversale du véhicule par un module 68. La position du bus dans la voie peut être calculée par un module 70 de manière à déterminer la tolérance $\alpha_{\text{contrôle}}$ de la valeur de consigne α_{consigne} à appliquer pour réaliser l'asservissement.

Le véhicule fournit un certain nombre d'informations 64, 66, telles que l'angle de braquage α et la vitesse V du véhicule, pour permettre le calcul de la consigne à appliquer.

- 5 La coordination des actions entre le guidage et la sécurité est assurée par un module 72 qui détermine l'angle de consigne à appliquer au moteur 76 de l'organe de direction 26 par l'intermédiaire d'une boucle de régulation 74.
- 10 Dans le premier exemple de réalisation, les galets 42 portés par les bras 44 ne sont en contact avec les murets 18, 20 que dans le cas où le véhicule sort de sa trajectoire. Dans ce cas, les galets prennent appui sur les murets qui, par l'intermédiaire des bras 44 et 46,
- 15 transmettent l'effort du contact à la direction pour la piloter.

La figure 4 est un diagramme d'explication du fonctionnement de ce premier exemple de réalisation. Dans ce diagramme et les autres, les ovales indiquent les entrées et les sorties du système, les rectangles

20 indiquent les états et/ou événements du système et les losanges indiquent les tests.

Le guidage mixte 81, c'est-à-dire par le marquage et les galets, est initialisé dès que le véhicule est aligné sur l'entrée 80 du couloir, par exemple par la

25 détection d'un code spécifique sur le marquage. Le guidage mixte reste actif tant qu'une information de fin de guidage mixte n'est pas acquise par un test 82 qui résulte de la détection d'un code spécifique définissant la sortie à réaliser, par exemple le code

30 R1 d'accostage à un quai.

En cas de fin de guidage mixte, le système passe dans le mode de sortie 90 défini par le code spécifique du

marquage tel que l'accostage à un quai, le franchissement d'un passage piéton ou d'un carrefour. En l'absence de détection de fin de guidage mixte, ce guidage est maintenu et la consigne de commande de la direction est calculée par l'étape 83. Un test de sécurité sur la position latérale du véhicule dans le couloir est effectué par l'étape 84 en détectant le contact éventuel des galets 42 sur les murets 18, 20. Si le test est négatif, la priorité est accordée au guidage immatériel par le marquage et la consigne est appliquée par l'étape 87. Si le test est positif, le guidage immatériel est suspendu par l'étape 85 et la priorité est accordée au guidage matériel par l'étape 86 par le biais du bras qui pilote directement la direction du véhicule. Le système reste dans cet état 86 en l'absence d'une instruction de ré-initialisation 88 de guidage mixte, cette instruction pouvant provenir de la détection d'un code spécifique sur le marquage. Les étapes 87 et 88 viennent reboucler sur le test 82 de fin de guidage spécifique.

Dans le deuxième exemple de réalisation, les galets 42 sont en contact permanent avec les murets 18, 20 et sont portés par les bras 44 qui sont munis d'un dispositif de suspension permettant de limiter les risques de rupture et de donner une souplesse mécanique au système matériel de guidage. La raideur des bras permet ainsi de limiter l'application de consignes de braquage irréalistes.

La figure 5 est un diagramme de fonctionnement de ce deuxième exemple de réalisation et seules les étapes qui sont différentes de celles du premier exemple selon la figure 4 seront décrites.

Si la réponse au test 82 de détection de fin de guidage mixte est négative, alors le système passe à l'étape 83

de calcul de la consigne de guidage. L'étape suivante 92 assure la coordination et la supervision entre le guidage matériel et le guidage immatériel.

5 A l'étape 92, on utilise la courbe de la figure 6, sans valeur d'échelle, qui présente en abscisse l'écrasement de l'ensemble galet-bras de suspension et en ordonnée l'effort sur la suspension. Elle présente quatre zones d'exploitation I à IV qui sont définies de la manière suivante :

- 10 - La zone I correspond à la conduite manuelle ou assistée du véhicule en dehors des murets. Il n'y a pas de contact entre les galets et les murets.
- La zone II correspond à la phase de guidage entre les murets où le guidage immatériel est prioritaire.
- 15 L'appui des galets sur les murets est qualifié de nominal car l'écrasement des galets-bras de suspension engendre de faibles efforts sur le mécanisme de direction qui ne viennent pas perturber la régulation de la boucle d'asservissement.
- 20 - La zone III correspond à la phase de guidage où il y a coopération entre le guidage immatériel et la sécurité matérielle. L'appui des galets sur les murets est qualifié de critique car l'écrasement des galets-bras de suspension engendre des variations
- 25 d'efforts qui agissent directement sur le mécanisme de direction et qui viennent s'ajouter aux consignes de régulation de la boucle d'asservissement. Les sorties possibles de cette phase sont les phases II et IV.
- 30 - La zone IV correspond à la phase de guidage entre les murets où le guidage mécanique est prioritaire. L'appui des galets sur les murets est qualifié de mécanique car l'écrasement des galets-bras de suspension engendre des efforts importants sur le

mécanisme de direction qui viennent occulter les consignes de pilotage de la boucle de régulation d'asservissement.

Dans le troisième mode de réalisation, l'équipement du
5 véhicule selon le premier mode de réalisation est complété par quatre capteurs de proximité 52 qui sont disposés latéralement à l'avant et à l'arrière du véhicule et dirigés vers les murets 18, 20. Ces capteurs permettent de calculer la position
10 géométrique, le centrage et l'orientation du véhicule par rapport aux murets et donc d'anticiper les courbes et autres situations particulières.

La figure 7 est un diagramme de fonctionnement de ce deuxième exemple de réalisation et seules les étapes
15 qui sont différentes de celles des précédents diagrammes seront décrites. Il ne diffère du diagramme de la figure 5 que par le test de validation de consigne 96 et l'écrêtage de la consigne 97 si la consigne calculée 83 dépasse le domaine de validité
20 défini par la position du véhicule.

Les figures 8 et 9 sont des diagrammes de fonctionnement du système de guidage selon l'invention dans le cas de la procédure d'alignement du véhicule à l'entrée du couloir de passage (figure 8) et de la
25 procédure de franchissement d'une courte interruption des murets, par exemple pour un passage piéton (figure 9).

Pour l'entrée dans le couloir, l'étape d'approche (100) peut être faite en manuel ou en automatique au choix du
30 chauffeur/machiniste. A partir des conditions initiales du véhicule 120, l'étape 101 initialise la procédure d'alignement du véhicule entre les murets. L'étape de test 102 valide ou non l'initialisation de la procédure d'alignement du véhicule entre les murets. Si le

5 résultat du test est négatif, le système rend la main
au chauffeur/machiniste qui réalise lui-même
l'alignement. Si le test est positif, l'étape suivante
103 consiste à calculer par l'étape 103a la trajectoire
5 de consigne et à asservir par l'étape 103b cette
trajectoire pour réaliser l'entrée automatique du
véhicule dans le couloir. Les informations sur la
dynamique du véhicule sont nécessaires pour réaliser
l'étape 103. Un test de défaillance 104 permet de
10 contrôler le bon déroulement de la procédure
d'alignement du véhicule à l'entrée du couloir. Si une
défaillance est détectée, le système rend la main au
chauffeur/machiniste par l'étape 105. Si le test est
négatif, l'étape 106 assure l'alignement, condition
15 nécessaire pour atteindre le guidage mixte 110 du
véhicule dans le couloir.

Pour le franchissement d'un tronçon avec interruption
du couloir de murets (figure 9), le véhicule est en
guidage mixte 110 et la première étape 111 consiste à
20 initialiser la procédure de franchissement du tronçon.
L'étape de test 112 surveille les éventuelles actions
du chauffeur/machiniste, tel que l'arrêt du véhicule
pour laisser passer un piéton. Si le résultat de ce
test est positif, le système rend la main au conducteur
25 par l'étape 105 pour que ce dernier puisse assurer le
franchissement de ce passage. Si le résultat est
négatif, la procédure est similaire à celle de la
procédure d'alignement à l'entrée du couloir.

30 La description de l'invention qui a été faite ci-dessus
permet de définir un procédé de guidage d'un véhicule
de transport en commun qui, dans le cas de galets sans
contact permanent avec les murets, comprend les étapes
suivantes consistant à :

- (a) initialiser le guidage dit mixte 81 du véhicule à l'aide dudit marquage optique codé 16 et dudit dispositif 22, 24, 26, 40 de détection et de commande, dès la détection du marquage optique codé,
- 5 (b) arrêter le guidage immatériel 85 dès que l'un des galets 42 vient en contact 84 avec le muret associé 18, 20,
- (c) modifier l'angle de braquage du véhicule par l'intermédiaire d'au moins un bras 46 de manière que le véhicule suive le couloir défini par les murets 18, 20,
- 10 (d) effectuer le guidage manuel 86 du véhicule par le conducteur du véhicule, et
- 15 (e) revenir à l'étape (a) à la demande du conducteur 81.

L'étape (c) comprend les étapes suivantes consistant à :

- (c₁) détecter 84 le contact d'un des galets 42 sur le muret 18, 20 associé,
- 20 (c₂) modifier 46 directement l'angle de braquage du véhicule.

Dans le cas où le système comprend, en outre, des capteurs de position latérale 52, l'étape (a) comprend, en outre, les étapes suivantes consistant à :

25

- (a₁) calculer 95 la position du véhicule par rapport aux murets à partir des distances mesurées par les capteurs 52 et,
- (a₂) valider 96 les signaux de commande du véhicule en fonction de la position calculée du véhicule effectuée par l'étape (a₁).
- 30

Dans le cas où le système comprend des galets 42 en contact permanent avec les murets, le procédé comprend les étapes suivantes consistant à :

- (a) initialiser le guidage mixte 81 à l'aide du marquage optique codé 16 et dudit dispositif 22, 24, 26, 40 de détection et de commande dès la détection du marquage optique codé,
- 5 (b) passer en guidage mixte avec une détermination du guidage selon une loi prenant en compte l'effort en fonction de l'écrasement de l'ensemble galet-bras de suspension.

REVENDICATIONS

1. Système de guidage pour véhicule de transport en commun (10) sur une chaussée caractérisé en ce qu'il comprend :

- 5 - un marquage optique codé (16) qui est disposé sur la chaussée pour définir le trajet du véhicule (10) et ses différentes caractéristiques,
- 10 - un dispositif (22, 24, 26, 40) embarqué à bord du véhicule pour détecter le marquage optique codé et pour élaborer des signaux de commande du véhicule en vitesse et en direction de manière qu'il suive le trajet défini par le marquage optique codé et respecte les caractéristiques du trajet,
- 15 - deux murets (18, 20) disposés de part et d'autre du marquage optique codé (16) de manière à définir, sur des parties déterminées du trajet, un couloir de passage pour le véhicule (10) dont la largeur correspond à l'écart latéral maximal autorisé du véhicule par rapport au marquage optique codé (16), et
- 20 - des galets (42) supportés par des bras (44) solidaires du véhicule et coopérant, d'une part, avec les murets (18, 20) et, d'autre part, avec la direction (50) du véhicule pour modifier éventuellement l'angle de braquage du véhicule.

25

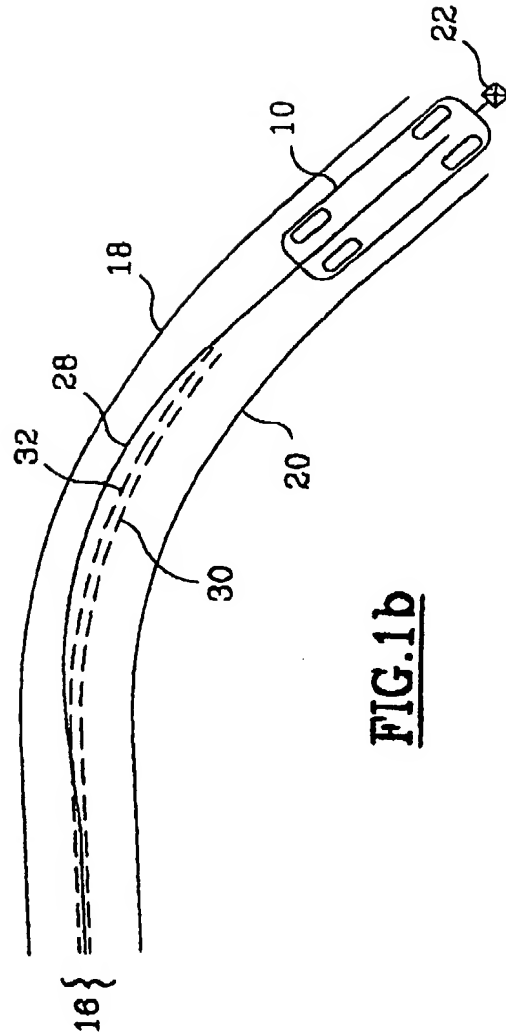
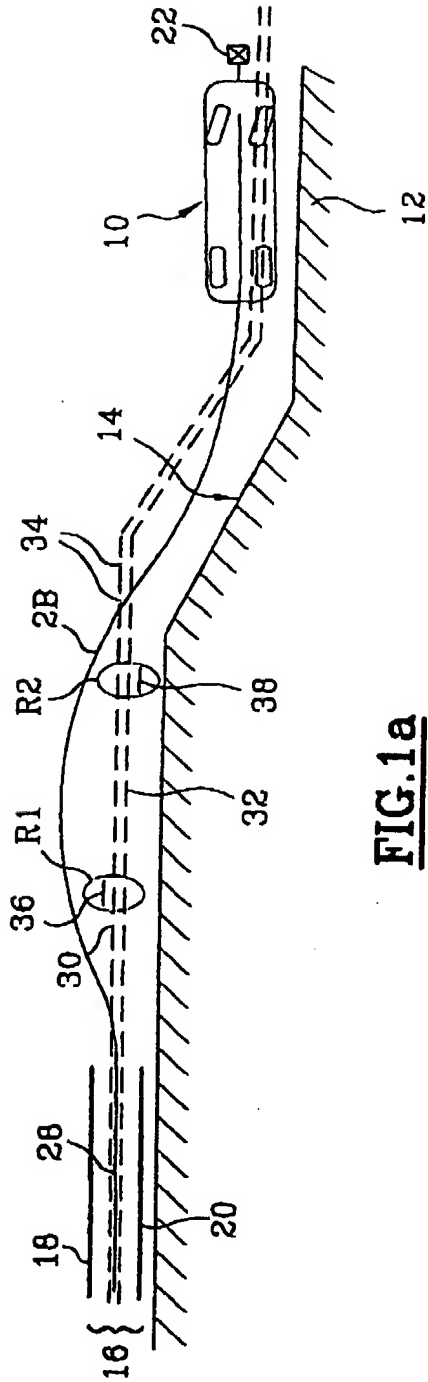
2. Système de guidage selon la revendication 1, caractérisé en ce que les bras (44) de support des galets (42)

- 30 - sont solidaires de la direction par l'intermédiaire d'amortisseurs,

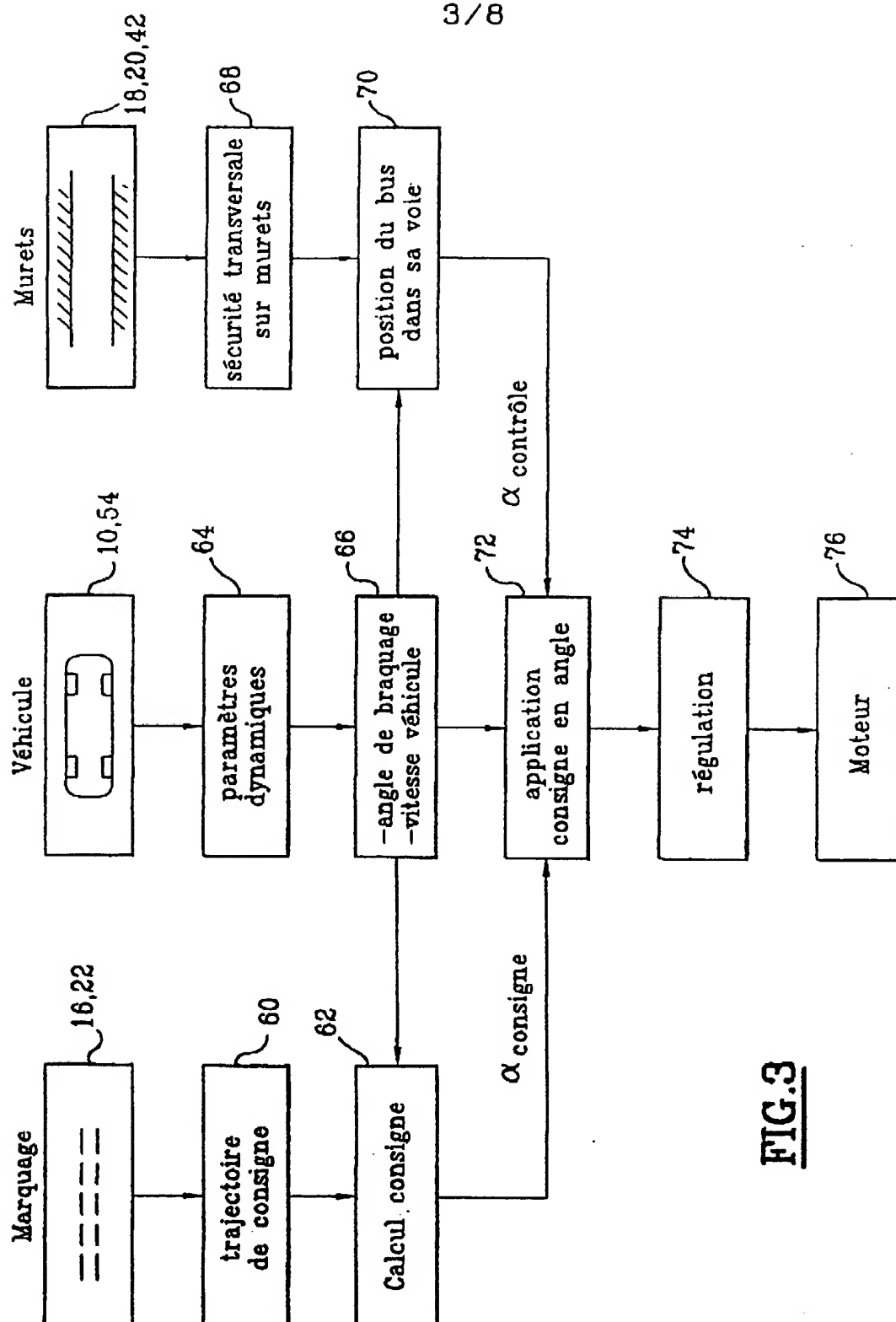
- sont munis de capteurs (48) pour détecter le contact avec les murets (18,20), et
 - sont disposés de manière à venir en contact avec les murets (18, 20) lorsque le véhicule s'écarte d'une certaine distance de sa trajectoire définie par le marquage codé optique et ainsi modifier (46) l'angle de braquage du véhicule.
- 5
3. Système de guidage selon la revendication 2, caractérisé en ce qu'il comprend, en outre, au moins deux capteurs (52) de position latérale du véhicule par rapport aux murets (18, 20) qui fournissent des valeurs de distance servant à calculer la position du véhicule entre les deux murets et à valider les signaux de commande du véhicule en vitesse et en direction.
- 10
- 15
4. Système de guidage selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comprend des galets (42) portés par des bras de suspension (44) en contact permanent avec les murets (18,20).
- 20
5. Procédé de guidage d'un véhicule de transport en commun sur une chaussée pour mettre en oeuvre le système selon la revendication 2, caractérisé en ce qu'il comprend les étapes suivantes consistant à :
- 25
- (a) initialiser le guidage dit mixte (81) du véhicule à l'aide dudit marquage optique codé (16) et dudit dispositif (22, 24, 26, 40) de détection et de commande, dès la détection du marquage optique codé,
- 30
- (b) arrêter le guidage immatériel (85) dès que l'un des galets (42) vient en contact (84) avec le muret associé (18, 20),

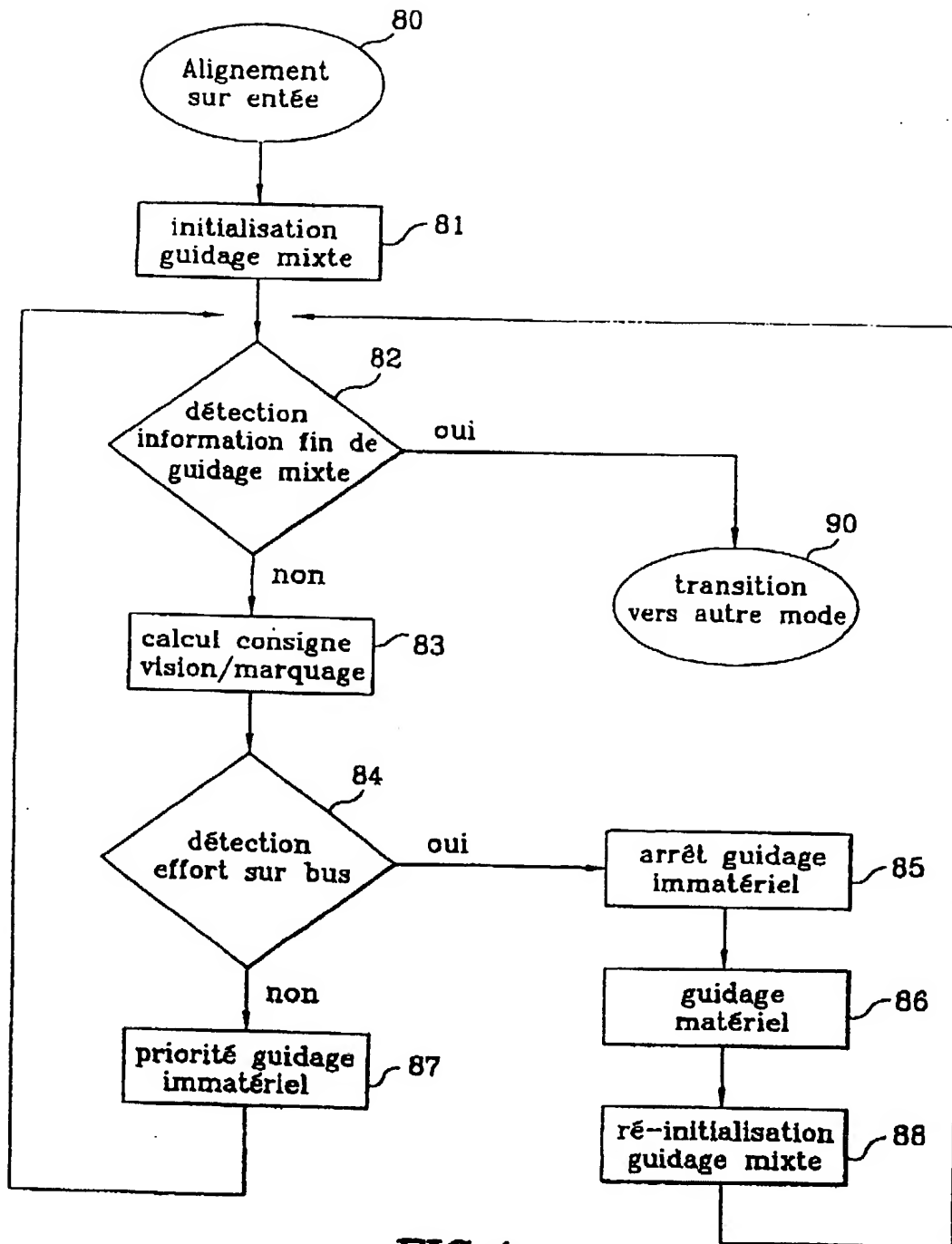
- (c) modifier l'angle de braquage du véhicule par l'intermédiaire d'au moins un bras (46) de manière que le véhicule suive le couloir défini par les murets (18, 20),
 - 5 (d) effectuer le guidage manuel (86) du véhicule par le conducteur du véhicule, et
 - (e) revenir à l'étape (a) à la demande du conducteur (81).
- 10 6. Procédé selon la revendication 5, caractérisé en ce que l'étape (c) comprend les étapes suivantes consistant à :
- (c₁) détecter (84) le contact d'un des galets (42) sur le muret (18, 20) associé,
 - 15 (c₂) modifier (46) directement l'angle de braquage du véhicule.
- 20 7. Procédé selon la revendication 5 ou 6 dans son application au système selon la revendication 3, caractérisé en ce que l'étape (a) comprend, en outre, les étapes suivantes consistant à :
- (a₁) calculer (95) la position du véhicule par rapport aux murets à partir des distances mesurées par les capteurs (52) et,
 - 25 (a₂) valider (96) les signaux de commande du véhicule en fonction de la position calculée du véhicule effectuée par l'étape (a₁).
- 30 8. Procédé de guidage d'un véhicule de transport en commun sur une chaussée pour mettre en oeuvre un système selon la revendication 4, caractérisé en ce qu'il comprend les étapes suivantes consistant à :
- (a) initialiser le guidage mixte (81) à l'aide du marquage optique codé (16) et dudit dispositif

- (22, 24, 26, 40) de détection et de commande dès la détection du marquage optique codé,
- 5 (b) passer en guidage mixte avec une détermination du guidage selon une loi prenant en compte l'effort en fonction de l'écrasement de l'ensemble galet-bras de suspension.

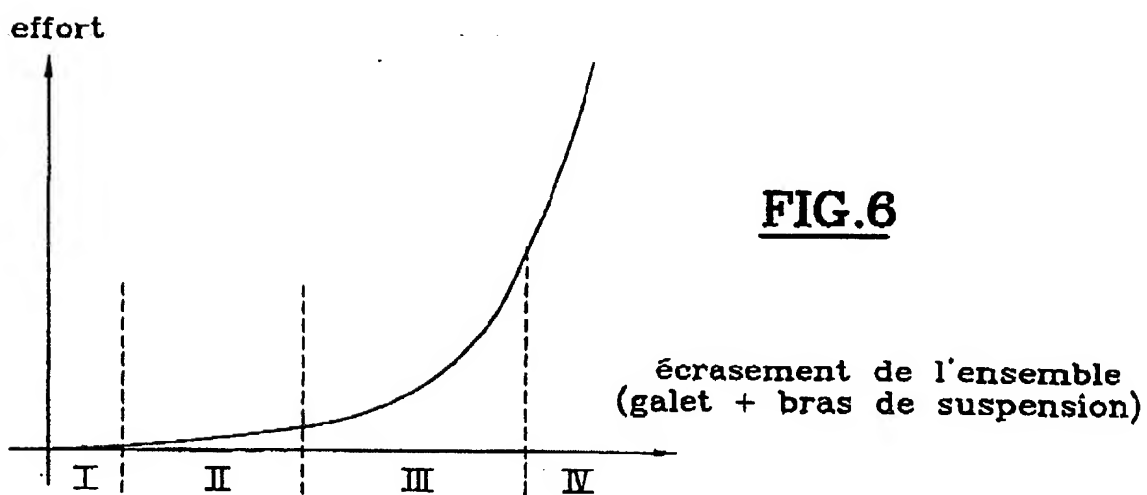
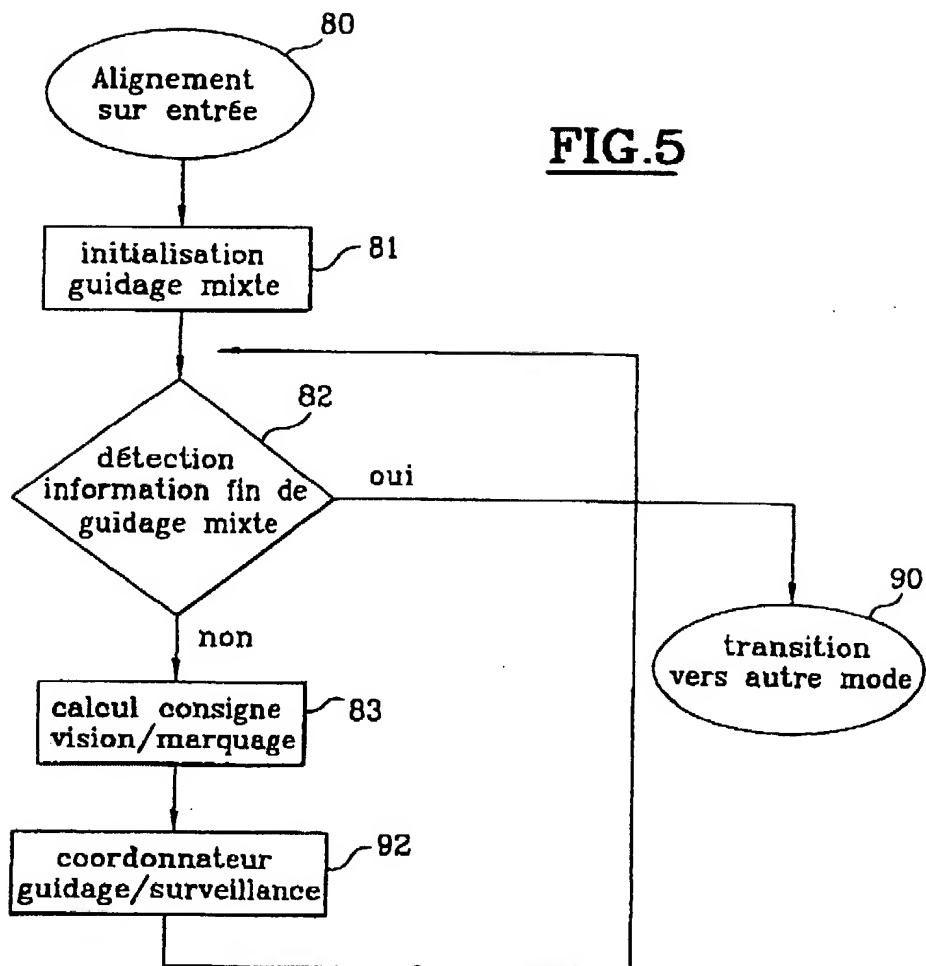


3/8

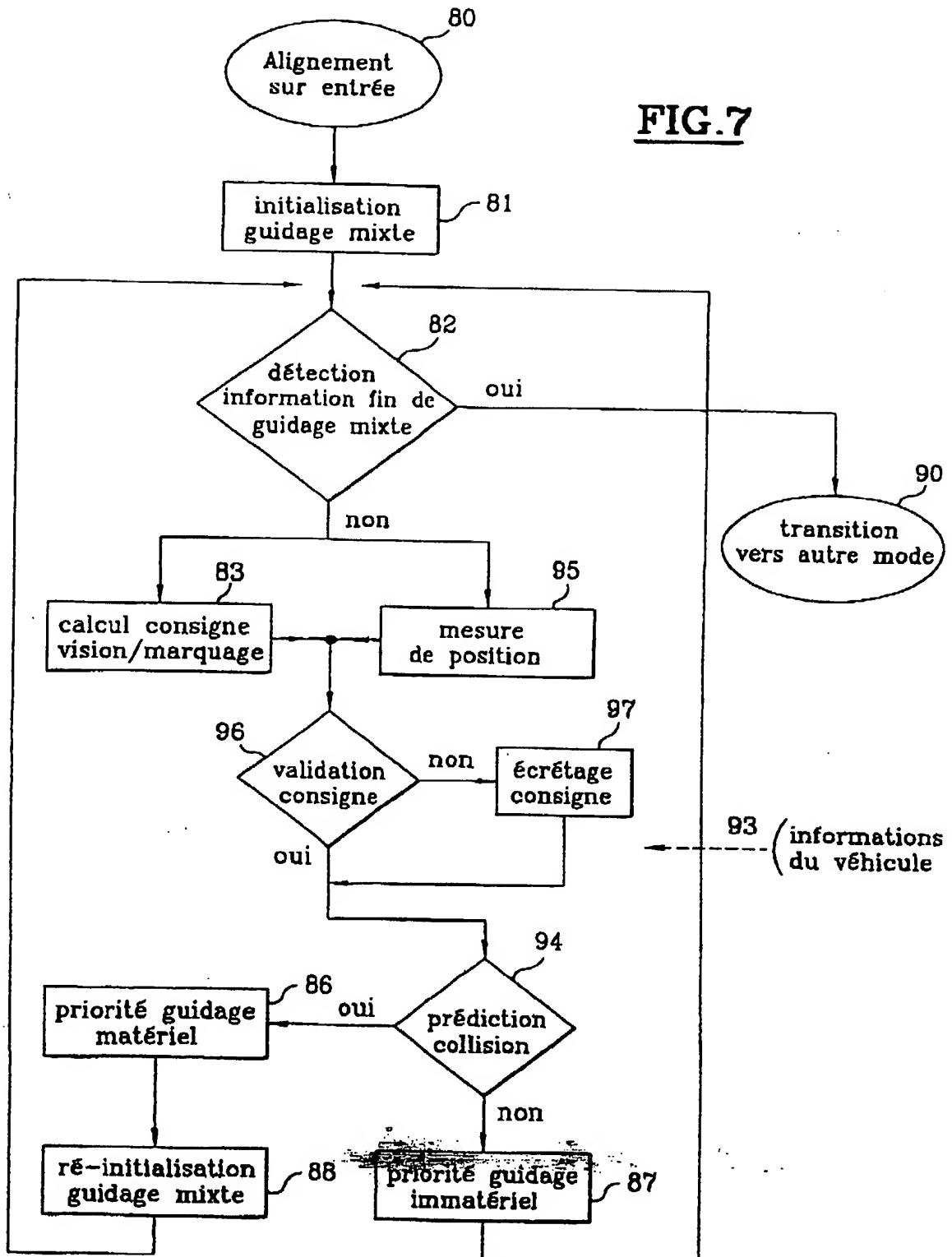
**FIG.3**

**FIG.4**

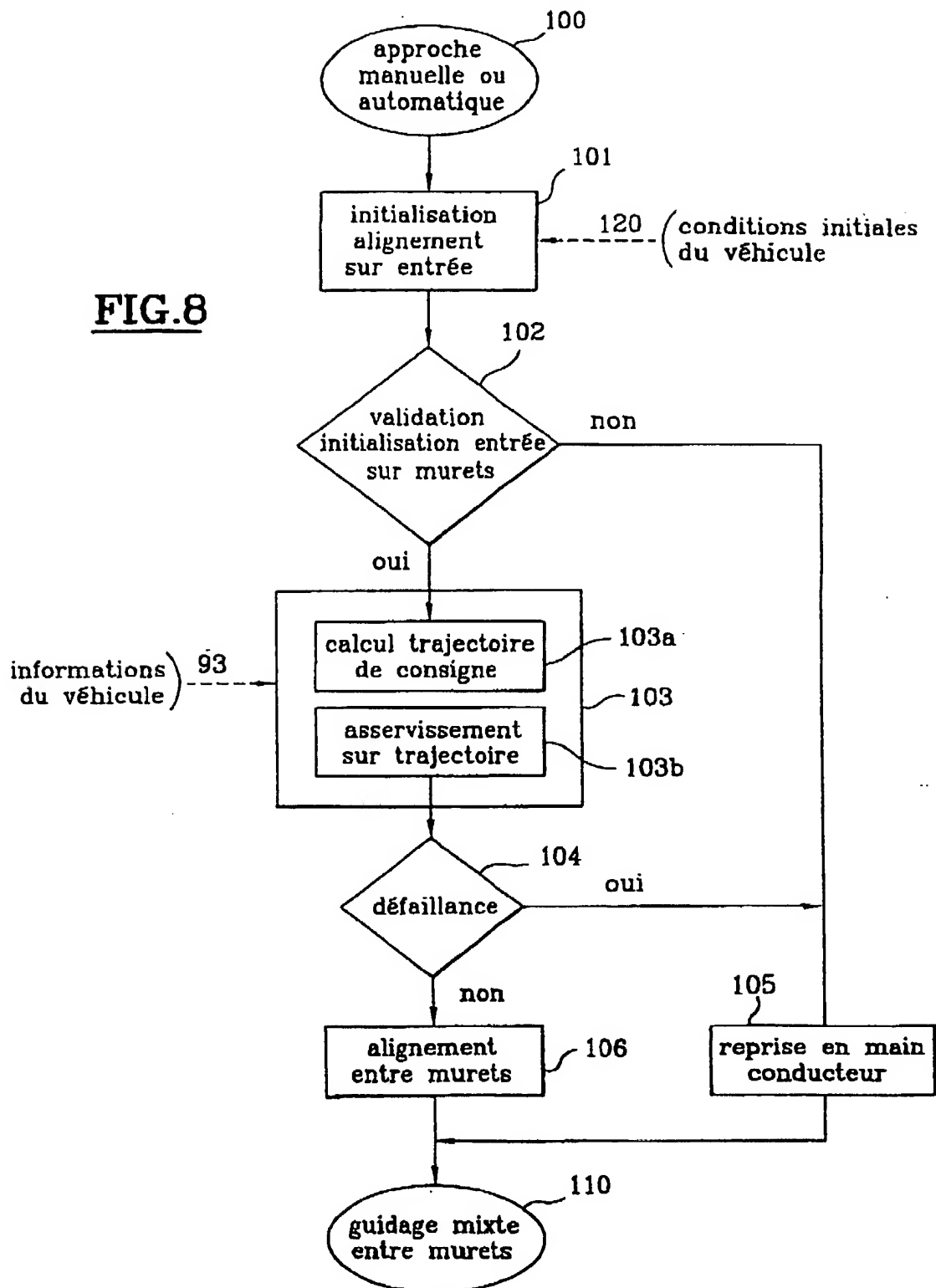
5/8



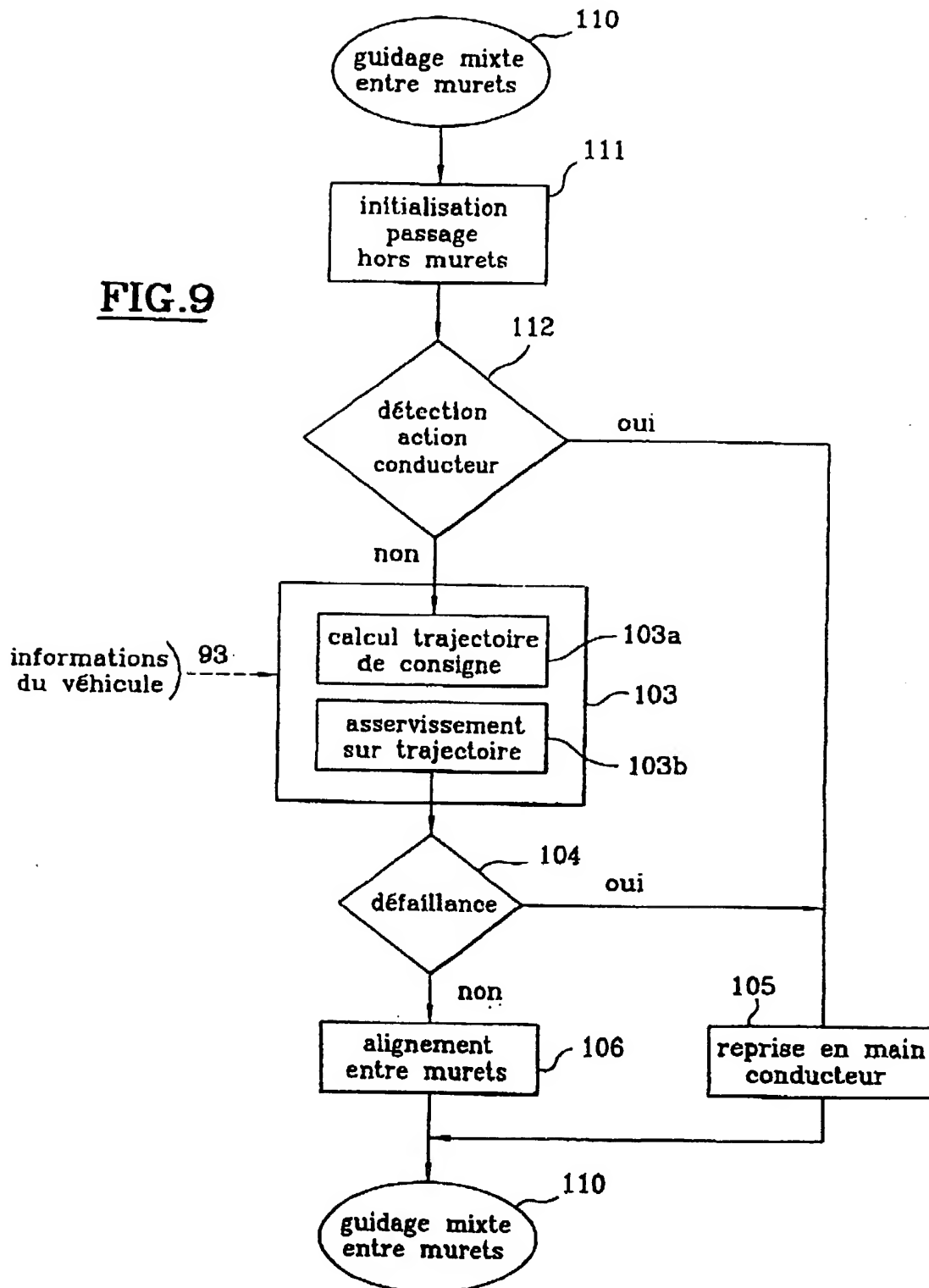
6 / 8

FIG.7

7/8

FIG.8

8/8

FIG.9

INSTITUT NATIONAL
de la
PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

**RAPPORT DE RECHERCHE
PRELIMINAIRE**
établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 545525
FR 9709813

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
A	US 4 003 445 A (DE BRUINE CARL) 18 janvier 1977 * abrégé * * colonne 2, ligne 40 - colonne 4, ligne 28 * * colonne 4, ligne 65 - colonne 5, ligne 43 * * colonne 5, ligne 62 - ligne 63 * * colonne 6, ligne 11 - ligne 28 * * colonne 13, ligne 17 - ligne 62 * * figures 1,2,7-9 * ---	1,5,8
A	US 5 485 378 A (FRANKE UWE ET AL) 16 janvier 1996 * colonne 3, ligne 12 - colonne 8, ligne 32; figures *	1,5,8
A	EP 0 111 258 A (MASCHF AUGSBURG NUERNBERG AG) 20 juin 1984 * page 4, ligne 9 - page 5, ligne 10 * * page 6, ligne 26 - page 8, ligne 7 * * page 8, ligne 24 - page 10, ligne 9 * * page 12, ligne 34 - page 15, ligne 28 * * figures 2B,3 * ---	1,2,4-6,8
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 016, no. 389 (E-1250), 19 août 1992 -& JP 04 127509 A (HITACHI LTD), 28 avril 1992, * abrégé * -----	1,3,5,7,8
		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.CL.6)
		B62D G05D
Date d'achèvement de la recherche		Examinateur
2 avril 1998		Kulozik, E
<p>CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non-écrite P : document intermédiaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>		

1

EPO FORM 1503 03.82 (P04 C12)